

<b>Zeitschrift:</b>	Collage : Zeitschrift für Raumentwicklung = périodique du développement territorial = periodico di sviluppo territoriale
<b>Herausgeber:</b>	Fédération suisse des urbanistes = Fachverband Schweizer Raumplaner
<b>Band:</b>	- (2020)
<b>Heft:</b>	2
<b>Artikel:</b>	Pontevedra : la ville d'abord : un changement de paradigme
<b>Autor:</b>	Fernández Lores, Miguel Anxo
<b>DOI:</b>	<a href="https://doi.org/10.5169/seals-956814">https://doi.org/10.5169/seals-956814</a>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 24.01.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

# Pontevedra: la ville d'abord

## Un changement de paradigme

MIGUEL ANXO FERNÁNDEZ LORES  
Maire de Pontevedra.

Entretien réalisé par Jenny Leuba,  
rédaction de COLLAGE.

La Ville espagnole de Pontevedra a procédé en 20 ans à un véritable changement de paradigme, en appliquant un concept d'apaisement de la circulation à tout son territoire. Aujourd'hui, la moitié des habitants vit en zone piétonne, l'autre dans des rues à 30 km/h et 20 km/h. Le Maire, M. Miguel Anxo Fernández Lores, commente cette expérience pour COLLAGE.

En 1996, l'automobile était encore la règle à Pontevedra. 96'000 véhicules y pénétraient chaque jour, soit autant qu'à Milan mais sur une surface trois fois plus petite. La ville compte 51'000 habitants en 2019, 83'000 avec l'agglomération.

### Pontevedra aujourd'hui

Suite à la mise en place d'un nouveau concept de modération de la circulation, le centre-ville est uniquement piéton (ni vélos, ni EDP [1]). Toutes les autres rues sont limitées à 30 km/h, ou en zone de rencontre [2]. Le trafic de transit a été supprimé et les parkings sont relégués en bordure de ville. Les vélos (encore peu nombreux) roulent sur la chaussée. Résultats? [3]

- 33 % d'habitants en plus de 1999 à 2014.
- 70 % de trafic en moins au centre-ville (30 % dans la ville compacte)
- 0 accident mortel
- temps d'embouteillage 4 fois plus court (vitesse moyenne plus élevée, fluidité)
- la marche représente 66 % de part modale, le vélo 6 %
- 81 % des enfants vivant en ville vont à l'école à pied
- forte baisse des pics de vitesse



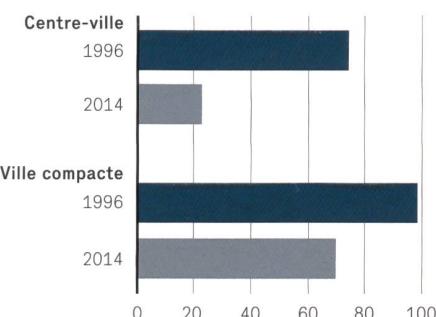
[ILL. 1] La moitié des 51'000 habitants de la Ville de Pontevedra habite en zone piétonne, le reste dans des zones limitées à 20 km/h ou 30 km/h.

[1] Engins de déplacement personnel (trottinettes, gyropodes, etc.)

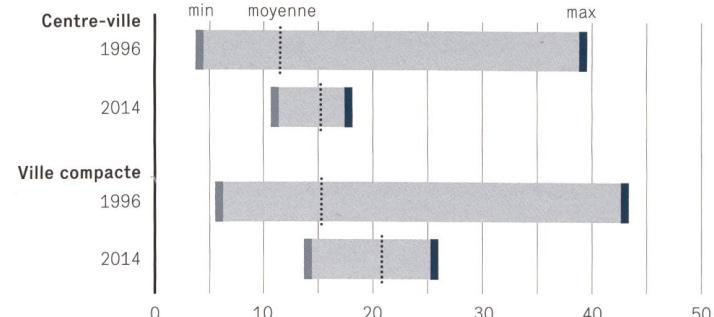
[2] 20 km/h avec priorité piétonne et autorisation des vélos

[3] Primero la ciudad, la movilidad en Pontevedra, 1999–2019, Fernando Nebot Beltrán

### Trafic journalier moyen (en milliers)



### Vitesses (km/h)



[ILL. 2+3] En 20 ans, la charge de trafic a fortement baissé dans le centre-ville. Alors qu'en 1996, la ville connaissait des engorgements réguliers et des pics de vitesse élevés pour un centre-ville et ses alentours, les nouveaux aménagements ont permis d'homogénéiser les vitesses autour de 15 km/h dans le centre-ville et 20 km/h dans la ville compacte. (Données: Consello de Pontevedra)

**COLLAGE (C): Monsieur le maire, quel sont les plus beaux succès de la piétonisation du centre-ville?**

**MIGUEL ANXO FERNÁNDEZ LORES (ML):** Récupérer l'espace public au bénéfice des habitantes et habitants invite à un changement de paradigme: le piéton d'abord. Cela signifie d'importants bénéfices sociaux: profiter des rues, places, avenues... l'autonomie des enfants et des personnes âgées, une amélioration de la sécurité liée au trafic, un renforcement de la cohésion sociale et de l'inclusion dans l'espace public.

Le Pontevedra actuel est le résultat de décisions politiques affirmées, de l'appui citoyen et d'investissements publics modestes (en comparaison à certains projets pharaoniques) mais constants dans le temps. Durant les 12 ans précédant l'arrivée de notre parti à la mairie, soit depuis 1999, nous avons mené un diagnostic préliminaire alimenté par la littérature internationale. Il n'existe pas d'expériences à une échelle comparable.

**C: Comment avez-vous traité le territoire rural?**

**ML:** Une large partie de la population est dispersée dans des noyaux ruraux. Nous y avons appliqué le même modèle que dans le centre urbain: 10 km/h en centralité (paroisse, centre culturel, terrain de foot...), 20 km/h sur les voies urbaines avec séparation des flux et 30 km/h sur les ceintures externes.

**La future ordonnance sur les usages de l'espace public et la mobilité durable prévoit la priorité piétonne sur toutes les voiries rurales.**

**C: Comment expliquez-vous cette unanimité?**

**ML:** Une minorité appuyée par des partis d'opposition a saisi les tribunaux suite à la première de nos décisions: sortir les voitures du centre historique. Mais ils n'ont pas eu gain de cause. Lorsqu'en 2010 nous avons décidé que toutes les voiries municipales, urbaines comme rurales, seraient limitées à 30 km/h, une grande partie du centre urbain était déjà à 20 km/h. Cela a sans doute facilité l'acceptation de cette mesure. Les habitants eux-mêmes demandaient de tels aménagements, c'est gratifiant.

**Aujourd'hui, il y a des jeunes de 20 ans qui ne sont pas prêts à renoncer à la qualité de vie qu'ils ont toujours connue.**

**C: Comment avez-vous traité l'inquiétude des commerçants?**

**ML:** Tout le monde est réticent au changement, les commerçants aussi. Mais les craintes se sont apaisées rapidement. L'appropriation des grandes surfaces piétonnes a eu lieu à la minute même où elles ont été libérées. Au fil des années, les commerçants eux-mêmes nous ont demandé d'appliquer ces mesures dans leurs rues.



[ILL.4]

[ILL.4] Vue aérienne de la Place Ferreria sans voitures. (Consello de Pontevedra)

Pour occuper les espaces laissés vides par les voitures, nous avons essayé de dynamiser la vitalité économique, de faciliter l'ouverture de nouveaux établissements avec des terrasses ou encore les livraisons... de créer en définitive un grand centre commercial urbain, à l'opposé des grandes surfaces périphériques.

Nous avons encouragé des activités périodiques dans la rue toute l'année (expositions, activités pour les enfants, terrasses). Les rues de Pontevedra sont bondées de mi-juin à début septembre pour le festival d'été relocalisé au centre.

**C: Ce scénario «radical» peut-il s'appliquer ailleurs?**

**ML:** Je crois qu'il est urgent que les villes adoptent des solutions contre les excès de pollution. Il n'y a plus d'excuses quand les citoyens réclament un changement.

**Le modèle peut se transférer ailleurs en l'adaptant à chaque cas. Non seulement c'est possible, mais il faut le faire urgentement.**

**ZUSAMMENFASSUNG**

**Pontevedra: die Stadt zuerst**

Die spanische Stadt Pontevedra (51'000 Einwohner\*innen, Agglomeration 83'000) vollzog innerhalb von 20 Jahren einen Paradigmenwechsel: die Fussgänger\*innen zuerst. Heute ist das Zentrum, wo die Hälfte der Bevölkerung lebt, den Fussgänger\*innen vorbehalten. Auf den übrigen Straßen gilt Tempo 30 oder es sind Begegnungszonen. Die Bevölkerung wächst, während der motorisierte Verkehr im Zentrum um 70% abnahm und sich kein einziger tödlicher Unfall mehr ereignete.

Die friedlichen und lebendigen Straßen von Pontevedra sind die Frucht von 12 Jahren Vorbereitungsarbeit bis zur Wahl des Bürgermeisters Miguel Anxo Fernández Lores. Seit 1999 sind die unhygienischen Beeinträchtigungen durch den Verkehr eliminiert, dank Unterstützung durch Politik und Bevölkerung sowie durch relativ bescheidene, aber konstante Investitionen. Die junge Generation kennt nichts anderes als die autofreie Stadt und ist nicht bereit, darauf zu verzichten. Momentan untersucht der Gemeinderat die Einführung des Fussgängervortritts auf allen Straßen in den ländlichen Teilen der Gemeinde.

**RIASSUNTO**

**Pontevedra: prima viene la città**

La città spagnola di Pontevedra (51'000 abitanti, agglomerato urbano 83'000) in 20 anni ha completato un cambiamento di paradigma radicale. Secondo il nuovo paradigma, i pedoni vengono prima di tutto. Oggi il centro città, dove vive la metà degli abitanti, è pedonalizzato. Il resto delle strade sono zone 30 km/h o zone d'incontro. Mentre la popolazione è aumentata, il traffico motorizzato è diminuito del 70% nel centro e, cosa ancor più importante, non si sono più verificati incidenti stradali mortali.

Le pacifiche e vivaci strade di Pontevedra sono il risultato di 12 anni di preparazione, fino all'arrivo di Miguel Anxo Fernández Lores in Municipio. Dal 1999, l'affermazione politica, il sostegno dei cittadini e gli investimenti relativamente modesti ma costanti hanno permesso di eliminare i fastidi del traffico che erano diventati insostenibili. Le giovani generazioni non hanno conosciuto altro che questa città senza auto e non sono disposte a rinunciarvi. Attualmente, il Consiglio comunale sta lavorando all'introduzione della priorità pedonale anche sulle strade più periferiche del comune.